

місцевості.

Сільський туризм існує і активно розвивається в багатьох країнах Європи та світу. В кожній країні існують свої особливості розвитку даної галузі, складнощі та шляхи їх вирішення, державні програми і законодавча база. Кожна з країн пройшла певний шлях у розвитку сільського туризму, і розгляд досвіду європейських країн допоможе зорієнтуватися в ситуації в світі і можливостях підтримки та розвитку сільського туризму в Україні.

Існує велика кількість різновидів нинішнього сільського зеленого туризму в Україні, серед яких можна виділити такі: Кінний туризм; Сплав по річках; Рибальство; Мисливство (до речі, ЮНЕСКО вітає лише фотополювання) та інше.

Важливим результатом розвитку сільського зеленого туризму є розширення можливостей реалізації продукції особистого підсобного господарства, причому реалізації її на місці, і не як сільськогосподарської сировини, а як готових продуктів харчування після відповідної обробки і приготування.

Проте з давніх часів і до наших днів відомо, що багатство України в її багатих землях, в її прекрасній природі, які завжди були головним скарбом для її завойовників. Саме завдяки великій кількості природних заповідників і національних природних парків, та і просто унікальних мальовничих місць, які подарувала ця земля, зелений туризм в Україні має всі передумови для свого розвитку.

ИССЛЕДОВАНИЕ ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ НА НЕРЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕРЕХОДАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ИСКУССТВЕННЫМИ НЕРОВНОСТЯМИ

А. В. КОРЖОВА, Д. В. КАПСКИЙ,

Белорусский национальный технический университет, (г. Минск, Белоруссия)

E-mail: d.kapsky@gmail.com

Введение. Управление дорожным движением в первую очередь — это управление людьми, которые большую часть времени являются неподконтрольными и действуют в соответствии со своими знаниями и убеждениями в области дорожного движения. В связи с этим социальные отношения в дорожном движении являются определяющими.

Изучение социальных отношений при конфликтном взаимодействии водителей и пешеходов на нерегулируемых переходах, оборудованных искусственными неровностями. Взаимодействия водителей и пешеходов определяется, в основном, действующими Правилами до-

рожного движения. На нерегулируемом переходе, согласно Правилам, пешеход имеет преимущество при пересечении проезжей части дороги, если он убедился, что выход на проезжую часть безопасен (пункты 16.1 и 17.2). Определение безопасности выхода пешеходом на проезжую часть довольно субъективно, так как не имеет четкой формулировки и не дает ясного представления о моменте перехода ситуации на дороге из безопасной в опасную. Согласно Правилам, безопасность дорожного движения – это состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия, а опасность для движения – это изменение условий движения или технического состояния транспортного средства, угрожающее безопасности участников движения, вынуждающее водителя снизить скорость движения или остановиться.

При проведении исследования в первую очередь определялась не столько безопасность выхода, а в большей мере социальные взаимоотношения между пешеходами и водителями и поведение пешеходов при переходе проезжей части по переходу под «защитой», то есть оборудованному искусственной неровностью – мерой физического снижения скорости транспортного потока.

Анализ полученных результатов показал, что 28 % пешеходов не убеждаются в безопасности выхода на проезжую часть, причем 63% от количества нарушителей не смотрят по сторонам даже во время совершения перехода (рис. 1).

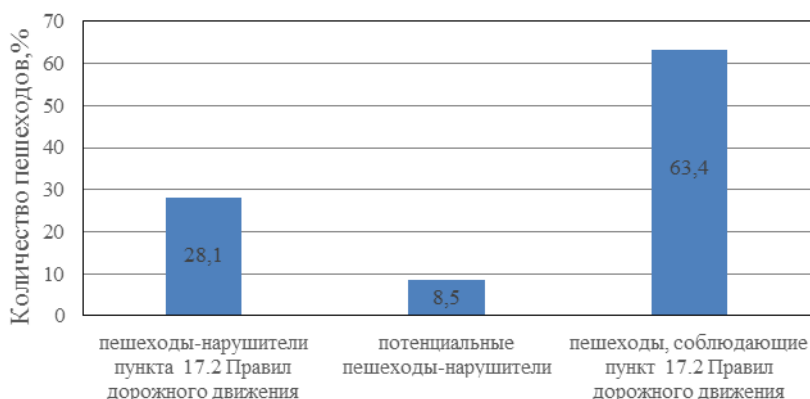


Рисунок 1 – Распределение пешеходов по поведенческим реакциям при пересечении проезжей части по переходам, оборудованным искусственными неровностями

Необходимо выделить группу потенциальных пешеходов-нарушителей, которые формально соблюдают пункт Правил, указанный выше, но из-за его не четкой формулировки, фактически могут создать опасность при выходе на проезжую часть (при двухстороннем автомобильном потоке на тротуаре при выходе на переход смотрят вправо, а влево смотрят уже на проезжей части или не смотрят совсем).

Заключение. На основании полученных результатов, а также тенденций в организации и управлении дорожным движением необходимо обратить внимание на социальные отношения в этой области. Ошибки урегулирования таких отношений могут привести к значительным социальным, аварийным и экономическим потерям.

ПРИНЦИПИ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ МІСТ ІНДУСТРІАЛЬНОГО ТА ПОСТІНДУСТРІАЛЬНОГО ПЕРІОДУ

А. М. ЛУК'ЯНОВ, А. М. ПЛЕШКАНОВСЬКА,

*Київський національний університет будівництва і архітектури,
(м. Київ, Україна)*

E-mail: ample_urban@ukr.net

Аналіз історичного досвіду розвитку людства та формування систем розселення в різні цивілізаційні епохи дозволяє стверджувати, що населені пункти і, особливо, міста є уособленням специфіки соціально-економічного устрою та уявлень людей про умови життя.

Урбанізаційний стрибок кінця ХІХ початку ХХ століття надзвичайно загострив питання щодо екології та рівня комфортності середовища поселень, які склалися в епоху розповсюдження машин і механізмів.

Основні принципи формування поселень в період індустріального містобудування вперше були сформульовані французьким архітектором Ле Корбюзьє в його роботі «Афінська Хартія» (1933 р.). Найголовніший з них – принцип чіткого монофункціонального використання території:

- міська територія повинна чітко розділятися на функціональні зони – житлові масиви; промислова (робоча) територія; зона відпочинку; транспортна інфраструктура.

Принцип Афінської хартії, які, перш за все, мали покращити екологічний стан населених пунктів, на багато десятиліть стали базовими, і, фактично, лягли в основу планувальної структури всіх сучасних міст. І до тепер основний нормативний документ містобудування – ДБН 360-92** «Містобудування. Планування та забудова міських і